

dette belyses ved at Bolværkspengene til Havnevæsenet, der i 1855 udgjorde 28,720 Kr., i 1890 trods mellemliggende betydelige Læmpelser i Afgiftsberegningen vare stegne til ca. 200,000 Kr. aarlig, og at den indgaaede Dampskibstonnage i det forholdsvis korte Tidsrum fra 1877 til 1895 steg fra ca. 1,014,000 til ca. 2,733,000 Netto Reg. Tons. Men ogsaa paa anden Maade kan Udviklingen belyses; det forenede Dampskibsselskab oprettede Rutefart paa Østersøen, Nordsøen og Middelhavet, og det da bestaaende Dampskibsselskab „Thingvalla“ oprettede og vedligeholdt en Linie paa de Forenede Stater i Amerika, som vel i Aarenes Løb langtfra var begunstiget af Held, men som dog samtidig med, at den hævede os en Plads blandt de Nationer, der drev oversøisk Skibsfart, tilførte Københavns Havn en ret betydelig Trafik.

Saaledes var i sine groveste Hovedtræk det Udviklingsgrundlag, paa hvilket Bestemmelserne blev truffet om de store Udvidelser og Anlæg i Handelens og Søfartens Interesse, som for Lovgivningsmagtens Vedkommende betegnes ved Lov af 23. Marts 1888 om Anlæg af et Frilager ved Københavns Toldbodplads, Lov af 31. Marts 1891 om Anlæg af en Frihavn ved København samt om Nedsættelse af Havneafgiften til Københavns Havn m. v. og endelig som det foreløbig afsluttende Led Lov af 11. Maj 1897 om Tilvejebringelse af en Sporforbindelse fra Københavns Nordre Toldbodplads til St. Annæ Plads. Man var paa det rene med, at, hvis det i det hele skulde lykkes at fortsætte Udviklingen, maatte der tilvejebringes nye store Havnebassiner med dybt Vand og med gode Pakhus- og Kajforhold. I sidstnævnte Henseende skortede det navnlig paa moderne Losse- og Ladeapparater, som ingen af de da eksisterende Pakhusforretninger ved Havnen havde taget Initiativ til at faa tilvejebragt, og paa direkte Sporforbindelse med Landets Jernbanenet. Saadan Sporforbindelse havde kun paa Københavnsiden af den gamle Havn og ikke længere Nord paa end til Nyhavns Hoved. Det var imidlertid ingenlunde disse Betragtninger vedrørende Havnens indre Forhold og hittidige Trafik alene, som virkede bestemmende; Forholdenes Udvikling i Udlandet kom med sørgelig Nødvendighed til at virke som en langt kraftigere Drivfjeder til at gøre de yderste Anstrængelser. Samtidig med, at Trafiken paa Københavns Havn nemlig som foran skitseret var gaaet frem, havde en Række fremmede Havne, og deriblandt først og fremmest Hamborgs og Bremens, gjort saa mægtige Fremskridt og skabt sig en saadan Mængde regelmæssige oversøiske Skibsforbindelser, at Faren for, at de skulde bemægtige sig saa at sige hele den oversøiske Handel paa det nordlige Europa var overhængende, og hertil kom endelig den yderligere Fare, som ved Aabningen af Kejsers Wilhelm Kanalen frembød sig for, at Københavns Havn kommercielt og søfartsmæssig helt skulde ophøre at kunne betegnes som Nøgle til Østersøen i Kraft af sin iøvrigt saa gunstige Beliggenhed ved det vigtigste Indsejlingsfarvand til denne. Skulde denne Stilling bevares og videre udvikles, var det klart, at al Energi maatte samles om denne Opgave.

De Foranstaltninger, for hvilke de ovennævnte Love danne Grundlaget, ere Udtrykket for det offentlige — Statens og Havnevæsenets — Medvirkning til de angivne Opgavers Løsning i Forbindelse med det private Aktieselskab „Kjøbenhavns Frihavsaktieselskab“. — Man udvidede ikke alene Frilagerinstitutionen ved Opførelse af den nye Frilagerbygning paa Toldboden, men ved Anlægget af Frihavnen søgte man at imødekomme ikke blot Kravet om en ny stor, i alle Henseender moderne udrustet Havn, men ogsaa Kravet om de størst mulige Lettelser for Transitforretningen derigennem, at al Virksomhed med de i Frihavnen værende Varer kunde foregaa uhindret af offentlig Kontrol eller Afgift. Ogsaa for selve Skibstrafikens Vedkommende opnaaedes en betydelig Lettelse gennem den fuldstændige Ophævelse af Skibsafgiften og Havneafgiften for Udgaende, medens Havneafgiften for Indgaaende nedsattes med en Fjerdedel og derhos — saaledes som Bestemmelsen herom gennemførtes ved Bekendt-